

Koleje Europy Wschodniej przed integracją z Unią Europejską

Jeżeli harmonogram negocjacji zostanie dotrzymany, to już za kilka lat koleje większości państw Europy Wschodniej będą funkcjonować w ramach jednego wspólnego rynku transportowego wraz z dobrze rozwiniętymi kolejami Europy Zachodniej. Co więcej, zgodnie z polityką Komisji Europejskiej do 2010 r. ma być to rynek oparty na zasadach konkurencji wewnętrznej i zewnętrznej. Czy są one przygotowane do tej roli? Będzie to przedmiotem analiz w cyklu artykułów na łamach miesięcznika *tts*.

Stan kolei w danym kraju, poza przykładem Stanów Zjednoczonych, jest odbiciem jego poziomu rozwoju gospodarczego. Jest oczywiste, że koleje Europy Wschodniej odbiegają poziomem technicznym od kolei w zachodniej części kontynentu. Jednak luka między nimi zaczęła się gwałtownie pogłębiać w ostatniej dekadzie XX w. Ocena efektywności funkcjonowania kolei wschodnioeuropejskich została dokonana szczegółowo w raporcie zleconym przez PHARE (The Competitiveness of Railways in Central and Eastern Europe), opracowanym w 1999 r. przez firmę Halcrow Rail z Wielkiej Brytanii [1]. Raport ten nie był szerzej komentowany w Polsce, a szkoda, bo pomimo analizy w nim tylko wskaźników makroekonomicznych jest ciekawym źródłem informacji.

Konkurencyjność kolei Europy Wschodniej

We wspomnianym raporcie, jego autorzy dokonali analizy wielu wskaźników, obrazujących konkurencyjność i zaawansowanie reform strukturalnych w kolejach wschodnioeuropejskich oraz ich porównania pomiędzy krajami tego regionu. Według autorów raportu jest paradoksem, że w czasie, kiedy rozwój gospodarczy w krajach tego regionu osiąga dobre wskaźniki, ich koleje popadają w coraz trudniejszą sytuację finansową. Nakłady inwestycyjne na kolejnictwo w tych krajach są daleko niewystarczające, w stosunku do potrzeb, co powoduje powstawanie luki technologicznej i niemożliwość sprostaną rosnącym wymaganiom jakościowym

ze strony klientów kolei. Groźba utraty udziału w rynkach przewozów pasażerskich i towarowych stanowi poważne zagrożenie dla bytu kolei w tych krajach. Drugim poważnym zagrożeniem będzie systematyczny wzrost płac w tych krajach po przystąpieniu do Unii aż do zbliżenia ich poziomów. Jeżeli w tej chwili koszty pracy na jednostkę przewożonych ładunków w krajach tych są niższe niż w krajach UE, to wzrost płac, bez racjonalizacji zatrudnienia może doprowadzić do stanu kryzysowego. Aby jednak zrationalizować zatrudnienie, konieczne są duże inwestycje infrastrukturalne. Przy malejącym rynku przewozów wygospodarowanie środków na ten cel przez same koleje jest niemożliwe. Autorzy raportu przewidują, że jeżeli sytuacja ta nie ulegnie zmianie, to w ciągu najbliższych 20 lat koszty i straty eksploatacyjne wskutek utraty rynków obliczone łącznie dla wszystkich omawianych krajów wzrosną z około 4 mld euro rocznie do 30 mld euro w 2020 r.

W tej trudnej sytuacji interwencja właściciela, czyli państwa staje się nieodzowna. Stopień interwencjonizmu państwowego w poszczególnych krajach przedstawiono w tabelicy 1.

Tabela 1

Pomoc budżetu dla zarządów kolejowych [1]

Kraj	Udział subwencji [%]	
	w przychodach operacyjnych kolei	w produkcie narodowym brutto
Bulgaria	10,0	0,18
Czechy	17,0	0,34
Rumunia	8,0	0,24
Estonia	6,0	0,12
Albania	67,0	0,14
Litwa	16,0	0,24
Węgry	28,0	0,50
Polska	13,0	0,27
Słowenia	45,0	0,70
Słowacja	8,5	0,33
Średnio	21,0	0,28

Interwencja państwa w postaci subwencji stosowana jest powszechnie w krajach EU i to w stopniu znacznie wyższym. Prywatni operatorzy przewozów pasażerskich w Wielkiej Brytanii otrzymują rocznie 8 mld funtów subwencji, czyli około 6-krotnie więcej niż roczny budżet PKP. Pomoc na modernizację infrastruktury kolejowej w krajach EU jest liczona w najbliższych 10 latach w dziesiątkach miliardów euro.

Na różnicowaną sytuację finansową kolei europejskich ma wpływ udział w ich przychodach przewozów towarowych. Wskaźniki te są przedstawione w tabelicy 2.

W tabelicy 3 zestawione są wskaźniki produktywności dla siły roboczej i parku taborowego, a na rysunku 1 jednostkowe przychody z przewozów pasażerskich i towarowych.

Analiza tych danych wskazuje na różnicowaną sytuację w poszczególnych zarządach kolejowych. Wynika ono

z dwóch czynników: zewnętrznego i wewnętrznego. Przykładowo dobre wyniki w zakresie wskaźników produktywności w krajach bałtyckich wynikają z niezwykle korzystnej struktury przewozów, jako pozostałości po byłym Związku Radzieckim. Dominuje w nich tranzytowy przewóz towarów z Rosji do portów bałtyckich. Pociągi tranzytowe są długie i mają dużą masę brutto, a zaangażowanie personelu w ich organizację jest niewielkie. Wskaźniki dla przewozów pasażerskich w tych krajach są już znacznie gorsze, a więc odwrotnie niż w pozostałych krajach.

Nieźle wypadają na tle innych krajów polskie koleje. Autorzy raportu na podstawie analiz wielu wskaźników lokują PKP w czołówce kolei najlepiej przygotowanych do nowych warunków konkurencji. Potwierdzają to także dane z rysunków 2 i 3. Wskaźniki kosztów operacyjnych zostały w nich skorygowane według opracowanej przez autorów raportu formuły uwzględniającej różnice w warunkach rynkowych w krajach obu części Europy [1].

Tablica 2

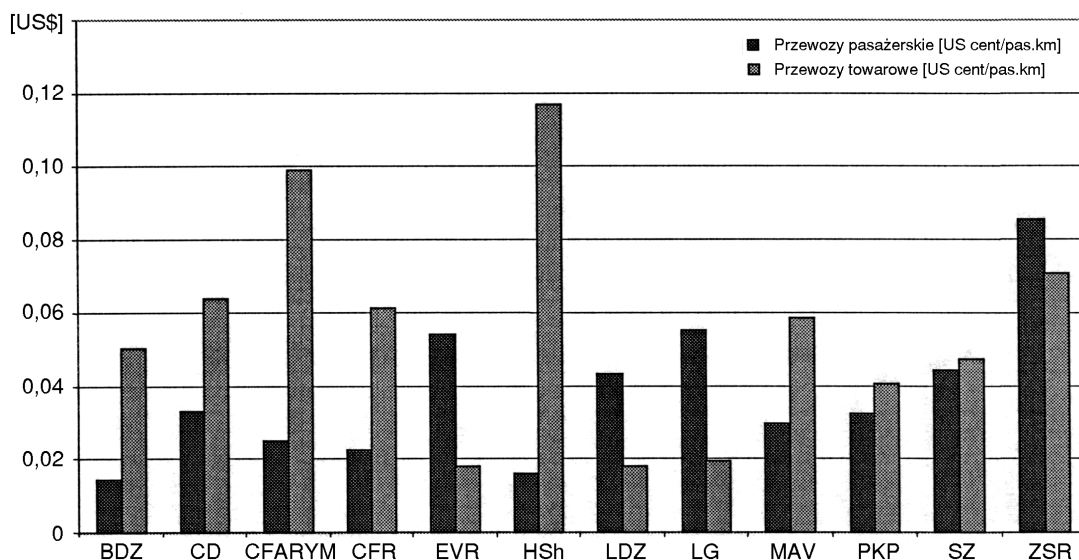
Stosunek przychodów z przewozów [1]

Kraj	Stosunek przychodów z przewozów towarowych do pasażerskich
Bułgaria	4,41
Czechy	5,22
Rumunia	3,84
Estonia	6,17
Albania	1,77
Łotwa	5,07
Litwa	4,00
Węgry	2,42
Polska	4,26
Słowenia	4,94
Słowacja	3,31
Średnio	4,44

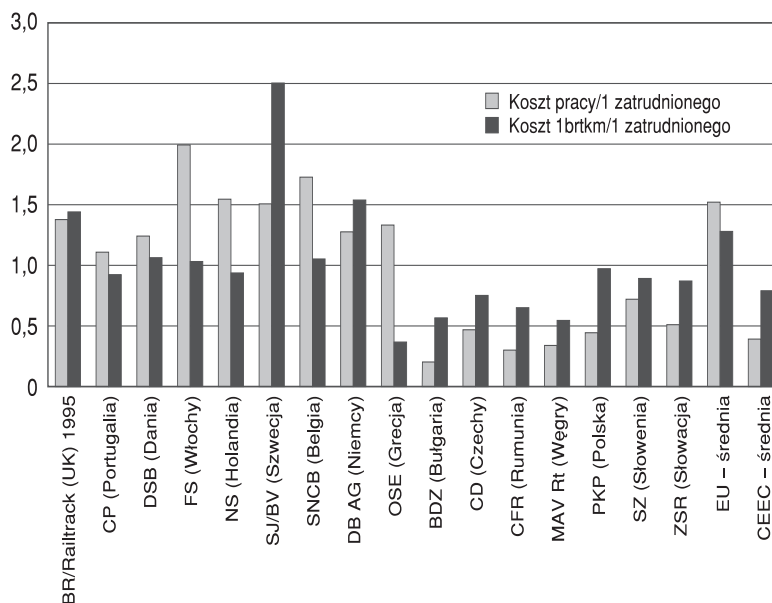
Tablica 3

Produktywność w przeliczeniu na bruttonokilometr [1]

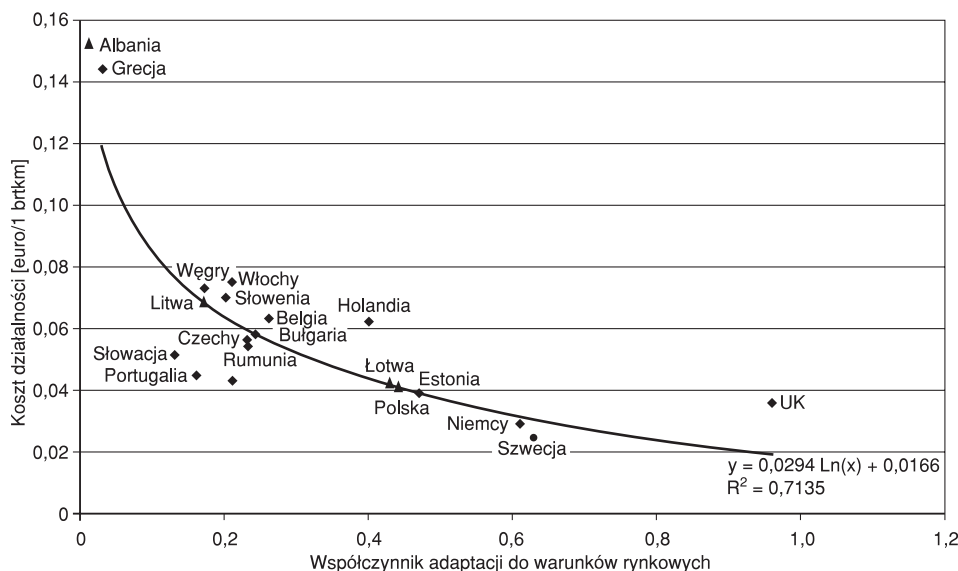
Kolej	Kraj	Produktywność personelu					Produktywność majątku		
		personel razem/brtkm	administracji i kierownictwa/ /brtkm	infrastruktury/ /brtkm	trakcja/ /brtkm	ruchowy/ /brtkm	lokomotywy/ /brtkm	wagony/ /mln tkm	wagony pas./ /mln pas.-km
BDZ	Bułgaria	1,99	0,06	0,54	0,54	0,81	0,036	4,953	0,370
CD	Czechy	1,52	0,08	0,31	0,41	0,71	0,059	3,533	0,764
CFR	Rumunia	1,74	0,03	0,61	0,22	0,80	0,053	4,544	0,390
EVR	Estonia	0,71	0,03	0,15	0,21	0,28	0,020	1,673	1,305
HSh	Albania	14,15	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	0,330	11,522	0,821
LDZ	Łotwa	0,63	0,01	0,18	0,18	0,16	0,018	0,758	0,710
LG	Litwa	0,84	0,02	0,21	0,21	0,26	0,023	1,566	0,777
MAV	Węgry	1,94	0,02	0,40	0,43	0,84	0,040	3,401	0,469
PKP	Polska	1,15	0,05	0,37	0,31	0,36	0,037	1,510	0,552
SZ	Słowenia	1,27	0,11	0,33	0,28	0,51	0,044	2,606	0,779
ZSR	Słowenia	1,30	0,04	0,37	0,32	0,49	0,044	2,319	0,818
Średnio		2,62	0,08	0,42	0,40	0,60	0,067	3,922	0,746



Rys. 1. Jednostkowe przychody z przewozów pasażerskich i towarowych



Rys. 2. Koszt pracy na jednego zatrudnionego oraz na 1 brtkm i 1 zatrudnionego [1]



Rys. 3. Koszt działalności kolei w euro w przeliczeniu na 1 brtkm w korelacji ze wskaźnikiem adaptacji do warunków rynkowych [1]

Należy zwrócić uwagę, że raport pochodzi z 1999 r., gdy zakończony został podział sektorowy PKP, a więc jego struktura odpowiadała już strukturze najbardziej rynkowo nastawionych kolei Europy Zachodniej. Różnice jednak w zakresie warunków zewnętrznych dla działalności przewozowej były niekorzystne dla PKP, ponieważ nie był uregulowany w pełni problem subwencjonowania nierentownych przewozów pasażerskich, co w efekcie doprowadziło do ogromnego zadłużenia PKP. Zmiany dokonane w 2001 r. nie przyniosły już istotnych zmian, poza likwidacją przedsiębiorstwa PKP poprzez jego podział na 24 niezależne spółki rozliczające się pomiędzy sobą na podstawie zasad kodeksu handlowego.

Analizując dobrą pozycję kolei brytyjskich, trzeba uwzględnić, że ocena ta pochodzi z 1999 r., a więc przed ich kryzysem finansowym. Przewozy pasażerskie w tym kraju

są utrzymywane dzięki ogromnym subwencjom, a zaniedbana infrastruktura zostanie uratowana przez budżet dzięki bardzo dużym dotacjom.

Koleje według Komisji Europejskiej

Przez pierwsze 100 lat swojego istnienia koleje nie miały na lądzie żadnej istotnej konkurencji. Rentowność inwestycji kolejowych nie miała sobie równych w innych dziedzinach gospodarki. Kolej była stymulatorem rozwoju krajów i regionów. Miasta, które ominęły linie kolejowe, w warunkach XIX-wiecznej rewolucji przemysłowej, szybko traciły na znaczeniu.

Początek XX w. przyniósł nowy wynalazek – pojazd samochodowy. Jego ekspansja przybrała dopiero jednak na sile w latach 30., kiedy osiągnął on dojrzałość techniczną, a przede wszystkim, gdy zaczęła powstawać nowoczesna infrastruktura drogową. Jednak decydujący atak transportu samochodowego nastąpił dopiero po II wojnie, najpierw w latach 50. w Stanach Zjednoczonych. Sieć autostrad, podpatrzonych przez Amerykanów w Niemczech, rosła w bardzo szybkim tempie finansowana z funduszy federalnych i stanowych. Upadek transportu kolejowego nastąpił w tempie niewiele wolniejszym niż zmierzch pasażerskich transatlantyków po pojawieniu się samolotów. Ratunkiem była restrukturyzacja kolei polegająca na likwidacji przez amerykańskie towarzystwa kolejowe przewozów pasażerskich i koncentracji się na przewozach towarów, które nie wymagają utrzymywania zbyt wysokich standardów technicznych linii. Z pomocą kolei przyszły rządy USA i Kanady przejmując pozostałości po

dalekobieżnych przewozach pasażerskich i tworząc państwowe przedsiębiorstwa Amtrak i Via Rail, które funkcjonują do dziś borykając się z problemami nie mniejszymi niż nasze PKP.

Płynące szerokim strumieniem pieniądze na sieć drogową odbiły się także na kondycji europejskich zarządów kolejowych, nieco później niż amerykańskich – w latach 60. Ponieważ jednak europejskie koleje były prawie w całości upaństwowione, ich trudności „leczono” dotacjami. Pełniły one zbyt ważną rolę w gospodarce, aby mogły upaść. Powoli zaczął rozkręcać się wyścig po dotacje. Utrata rynku przewozów przez kolej na rzecz transportu drogowego korzystającego z dofinansowanych dróg kompensowana była rosnącymi dotacjami dla kolei. W połowie lat 80. XX w. poziom dotacji i rosnącego zadłużenia kolei oraz rosnących

kosztów inwestycji drogowych wzbudzał już duży niepokój w krajach Unii Europejskiej. Podjęto więc pierwsze, najpierw lokalne, a później międzynarodowe rozwiązania prawne zmierzające do przerwania tego wyścigu kosztów.

Opublikowany w 1985 r. program Unii Europejskiej przewidywał stworzenie do 1992 r. jednolitego europejskiego rynku wewnętrznego kolejowego i zagwarantowanie swobody w świadczeniu usług pomiędzy państwami członkowskimi. Wprawdzie odnosiło się to początkowo tylko do transportu międzynarodowego, ale przyjęte unormowania prawne oddziaływały później również na organizację rynku transportowego w poszczególnych państwach [2].

Również wewnątrz państw członkowskich została złagodzona, bądź całkowicie zniesiona, większość regulacji ze strony państwa odnośnie wchodzenia na rynek i występowania z rynku nowych firm transportowych, jak również odnośnie regulacji cenowych. Dyrektywa 91/440 o rozdzielaniu infrastruktury od działalności operatorskiej (świadczenia usług przewozowych), jak również rozporządzenie 1893/91 o odszkodowaniach dla tych działań gospodarczych, które służą ogólnospołecznemu zapotrzebowaniu, pozwoliły na określenie odpowiedzialności organów administracyjnych w organizacji rynku transportowego. Dyrektywa 91/440 przyznała krajom członkowskim znaczną dowolność w zakresie kształtowania zasad reform ich krajowych systemów kolejowych. Zaleciła między innymi jedynie, aby w przedsiębiorstwach kolejowych nastąpiło rozrachunkowe rozdzielanie między obszarami działania dotyczącymi utrzymania infrastruktury i działalności operatorskiej. W związku z tym przyjęte w różnych krajach członkowskich rozwiązania różnią się znacznie między sobą.

Najpoważniejszym problemem jest jednak brak równowagi ekonomicznej w zakresie korzystania z infrastruktury transportowej pomiędzy przewoźnikami drogowymi a kolejowymi. Transport drogowy ciągle jest wyżej dotowany od kolejowego poprzez niepełne pokrycie kosztów za użytkowaną infrastrukturę i za szkody ekologiczne. Analizy prowadzone w Niemczech wskazują, że gdyby transport drogowy płacił za wszystkie koszty zewnętrzne, to koszt przewozu 1 t na 1 km byłby o około 50% wyższy niż w transporcie kolejowym.

Dla wprowadzenia równowagi i zdrowej konkurencji na rynku transportowym niezbędna jest jednak współpraca międzynarodowa. W 2001 r. Komisja UE wydała „Białą księgę” dotyczącą europejskiej polityki transportowej do 2010 r.

Problem jest bardzo poważny. W najbliższych 10 latach w krajach UE przewozy ładunków zwiększą się o 38%, a pasażerów o 24%. Konieczne stało się ograniczenie wzrostu przewozów drogowych, bowiem obecne tendencje są bardzo niekorzystne – co roku zamyka się w Europie 700 km linii kolejowych, a oddaje do użytku 1000 km nowych dróg. Celem zasadniczym jest integracja poszczególnych gałęzi transportu i stymulacja transportu intermodalnego. Aby to osiągnąć zwiększone zostaną dotacje na inwestycje kolejowe, przede wszystkim na rozwój infrastruktury przeładunkowej i likwidację wąskich gardeł w ruchu międzynarodowym.

Jednocześnie Komisja UE zamierza wprowadzić wyższe podatki od paliw dla transportu samochodowego oraz nastąpić ma harmonizacja opłat drogowych, przy czym niekoniecznie musi ona oznaczać ich znaczny wzrost. System opłat drogowych ma stymulować rozwój niektórych systemów transportowych, np. przewozów intermodalnych.

Wszystkie te programy i zrealizowane już przedsięwzięcia pozwalają na określenie przyszłego modelu kolei europejskich, który będzie opierał się na następujących zasadach:

- infrastruktura kolejowa, poza lokalnymi przypadkami, w regionach będzie oddzielona od działalności operatorskiej, a odpowiedzialność za jej prawidłowe funkcjonowanie, tak jak w przypadku sieci dróg kołowych przejmie państwo;
- prawo dostępu do tej infrastruktury będzie swobodne po spełnieniu określonych wymagań technicznych i formalnych;
- odpowiedzialność za kolejowy transport pasażerski w regionach przejmą władze regionów i dokonają jego integracji z innymi środkami transportu według pryncypiów regionalnej polityki transportowej;
- w zakresie przewozów towarowych ich międzynarodowy rynek nie będzie ograniczany, a jego rozwój będzie możliwy także poprzez skrócenie odpraw pociągów na granicach.

Własność infrastruktury kolejowej

Najwięcej kontrowersji w tych koncepcjach, częściowo już zrealizowanych, wzbudza rozdzielanie infrastruktury kolejowej od działalności przewozowej. Jest to istotne *novum* w historii kolejnictwa. Właściciel infrastruktury był jednocześnie operatorem na niej niezależnie od tego czy to była kolej prywatna, czy też państwowa. Nie oznaczało to, że w niektórych przypadkach nie było możliwe korzystanie z torów przez innych przewoźników. Taka organizacja umożliwiła dobrą koordynację wspólnych dla obu dziedzin inwestycji i przedsięwzięć w zakresie bezpieczeństwa ruchu. Drugim ważnym elementem była możliwość łatwego panowania nad kosztami inwestycji i utrzymania. Właśnie wzrostu kosztów, a więc opłat za korzystanie z torów, obawiają się najbardziej dotychczasowi wielcy przewoźnicy narodowi, którym ta infrastruktura jest odbierana. Z kolei pojawiają się obawy, że dominujący na rynku przewoźnik, mający władzę nad infrastrukturą, może dyktować warunki korzystania z niej pod kątem własnych potrzeb i celów, dyskryminując innych przewoźników. Z drugiej strony inwestycje w infrastrukturę są bardzo kosztowne i mogą przekroczyć możliwości finansowe jej właściciela, jeżeli nie będzie pomocy ze strony państwa.

W świetle tych dylematów decyzję o rozdzielaniu sfer działalności jako pierwszy podjął rząd szwedzki już w 1988 r. Infrastruktura kolejowa znalazła się w gestii państwowego przedsiębiorstwa Banverket. Mimo trudnych początków, uważa się w Szwecji, że przyniosła ona oczekiwane rezultaty – udział kolei w przewozach towarowych i pasażerskich w tym kraju wzrósł i jest najwyższy w Europie. Związane jest to z przejściem infrastruktury na utrzymanie państwa będącego jednocześnie właścicielem dróg. Mając oba instrumenty w jednym ręku może ono kreować najbardziej racjo-

nalną politykę transportową. Obecne opłaty za korzystanie z infrastruktury są porównywalne z podatkami drogowymi.

Katastrofą techniczną i ekonomiczną zakończyła się brytyjska restrukturyzacja kolei. Wydzielona w 1996 r. infrastruktura została sprywatyzowana. Prywatny jej właściciel Railtrack został spółką giełdową i wykazywał początkowo duże zyski. Nie wynikały one bynajmniej z poprawy efektywności gospodarowania, gdyż koszty jego inwestycji okazały się wyższe niż w zlikwidowanych państwowych British Railways. Dotacji bezpośrednich Railtrack co prawda nie otrzymywał, ale jako monopolista przerzucał swoje koszty na przewoźników w postaci wysokich opłat za dostęp do torów. Z kolei prywatni, nierentowni przewoźnicy otrzymywali duże dotacje z budżetu państwa. Prawdziwe problemy zaczęły się, gdy konieczne stało się inwestowanie w poprawę złego stanu bezpieczeństwa ruchu i modernizację linii kolejowych. Railtrack ostatecznie popadł w długi i został postawiony w stan upadłości z administracyjnym zarządem. Modernizacja kolei brytyjskich i odrobienie zaległości w stosunku do innych krajów UE ma kosztować 60 mld funtów.

Inne rozwiązanie przyjęte zostało we Francji. Koleje francuskie SNCF przekazały w 1999 r. własność infrastruktury skarbowi państwa, który utworzył do zarządzania nią agencję RFF (Reseau Ferroviare de France). Utrzymanie infrastruktury RFF powierzył SNCF za odpłatnością. Model ten, będący krytykowanym kompromisem, okazał się jednak skuteczny i realizacja tej restrukturyzacji nie spowodowała zakłóceń w działalności kolei, a współpraca między obu podmiotami układa się dobrze. SNCF wraz z przekazaniem infrastruktury do skarbu państwa uzyskały umorzenie znacznej części ogromnego zadłużenia (około 20 mld euro), którego większość wynikała z kosztów inwestycji i utrzymania infrastruktury.

W Niemczech przyjęto rozwiązanie polegające na wydzieleniu z kolei DB infrastruktury w spółkę o nazwie DB Netz. Z jej sieci torów korzystają także inni prywatni przewoźnicy spoza kolei DB za pełną odpłatnością. Wielkość tych opłat i sposób ich naliczania jest jednak przedmiotem wielu kontrowersji.

W lutym 2001 r. parlament Unii Europejskiej przyjął tak zwany pakiet infrastrukturalny, złożony z trzech dyrektyw na temat transportu kolejowego. Po opublikowaniu tych dyrektyw każdy kraj członkowski Unii będzie musiał w ciągu 2 lat utworzyć urząd koordynatora ds. ruchu kolejowego oraz osobne władze infrastruktury kolejowej. Przyjęta uchwała parlamentu europejskiego ma przyspieszyć proces wydzielania infrastruktury. Niektóre państwa UE, jak Austria, Belgia, Luksemburg czy Hiszpania, do tej pory opierały się tym posunięciom. Nawet w krajach, gdzie oddzielenie infrastruktury od przewoźników zostało w końcu przeprowadzone, jak we Francji, będzie musiało nastąpić pełne przekazanie kompetencji nowym władzom infrastruktury od dotychczasowych zarządów kolei.

Koordinatorem kolei w każdym państwie będzie nadzorował nową organizację. Będzie on także działał jako organ interwencyjny. Władze zarządzające infrastrukturą kolejową będą musiały publikować dane o swojej sieci, podając wa-

runki techniczne poszczególnych linii, a także zasady dostępu, podstawy tworzenia opłat i same taryfy oraz kryteria przydzielania dróg przebiegu. System opłat będzie ustalony na podstawie ponoszonych kosztów, ale z możliwością stosowania odstępstw, jeśli sytuacja rynkowa będzie to umożliwiawała.

Kraje takie jak Irlandia, Północna Irlandia i Grecja uzyskały odroczenie na oddzielenie przewoźników od infrastruktury na 5 lat, które może być jeszcze przedłużone. Luksemburg otrzymał termin do sierpnia 2004 r. Jeżeli w krajach tych w tym czasie jakiś przewoźnik wystąpi o koncesję, wówczas dany kraj będzie musiał rozpocząć proces oddzielenia przewoźników od infrastruktury.

Od marca 2003 r. wszyscy przewoźnicy posiadający licencje będą mieli zagwarantowany dostęp do transeuropejskiej sieci towarowej (TERFN), która liczy ogółem 50 tys. km i obejmuje ok. 90% międzynarodowej sieci przewoźników towarowych w krajach UE. Ostatecznie postanowiono, że cała europejska sieć kolejowa musi być dostępna dla prywatnych, międzynarodowych przewoźników kolejowych od 2008 r.

Zasady ustalania odpłatności za korzystanie z infrastruktury nie są w Europie jednolite. Unia Europejska zaleca poziom cen zwracający minimalne koszty socjalne, przynajmniej w odniesieniu do przewoźników towarowych. W poszczególnych krajach są one odbiciem obowiązującej polityki transportowej i gospodarczej. Na jednym z biegunów znajduje się Wielka Brytania, gdzie będący obecnie pod zarządem komisarycznym właściciel infrastruktury Railtrack stosował zasadę maksymalizacji zysku, stosując opłaty nie tylko dające pełny zwrot kosztów, ale i środki na dywidendę dla jego akcjonariuszy. Nie mogący sprostać tym opłatom przewoźnicy pasażerscy są wspomagani dużymi dotacjami. W gorszej sytuacji są przewoźnicy towarowi, którzy na dotacje nie mogą liczyć. W wyniku ostatniej interwencji rządu opłaty dla tego sektora w trybie administracyjnym zostaną od przyszłego roku obniżone o 50%, a właściciel infrastruktury otrzyma rekompensatę w wysokości 0,5 mld funtów rocznie.

Odmienne podejście zastosowano w krajach skandynawskich. Celem nadrzędnym jest zachowanie równowagi ekonomicznej między transportem drogowym a szynowym. Ponieważ transport drogowy nie ponosi kosztów za jego oddziaływanie na środowisko, takie jak np. zanieczyszczenia, hałas i wypadki, cena transportu kolejowego powinna być niższa. Tak więc opłata w tych krajach wynosi zero (tak jest w Norwegii, która nie jest członkiem Unii Europejskiej) lub blisko poziomu minimalnych kosztów społecznych. Podobnie jest w Holandii.

W innych krajach poziom opłat znajduje się między tymi wymienionymi przypadkami. Rządy przeznaczają pewne subwencje dla przedsiębiorstw zarządzających infrastrukturą, a także dla przedsiębiorstw kolejowych realizujących przewozy pasażerskie, ale nie wystarczające na tyle, aby mogły one traktować tylko koszty minimalne jako obciążenie (opłatę) za korzystanie z infrastruktury.

Przyczyną różnych poziomów opłat w różnych krajach jest także sam system opłat. Nawet jeżeli w dwóch krajach występuje ten sam poziom zwrotu kosztów, mogą te kosz-

Tablica 4

Koleje w krajach UE i kandydackich do UE w statystyce

Kraj	Kolej	Przewozy w 2000 r.				Długość linii krajowych [tys. km]
		pasażerskie		towarowe		
		[mln pas.]	[mln pas.km]	[mln t]	[mln tkm]	
Unia Europejska						
Niemcy	DB AG	1712,6	74 014	287,3	76 816	41,4
Francja	SNCF	861,2	69 866	141,9	55 488	32,3
Wielka Brytania		730,0	30 300	79,4	9800	17,1
Hiszpania	RENFE	437,8	18 547	25,3	11 542	12,6
Portugalia	CP	148,6	3 672	9,0	2 183	2,6
Luksemburg	CFL	b.d.	b.d.	13,7	474	0,3
Holandia	NS.NV/Railion	305,7	14 760	25,4	3 819	2,8
Belgia	SNCB/NMBS	153,3	7 754	61,3	7 673	3,4
Włochy	FS	474,2	43 752	79,8	22 839	19,6
Szwecja	SJ	49,9	6 006	30,9	15 422	6,7
Dania	DSB	153,2	5 318	7,8	2 084	2,3
Finlandia	VR	54,8	3 405	40,5	10 107	5,9
Austria	OBB	b.d.	b.d.	84,7	17 110	5,6
Irlandia	CIE	15,7	b.d.	1,4	241	2,8
Grecja	CH	5,4	716	1,5	185	1,5
Kandydaci						
Polska	PKP	291,9	19 706	185,3	54 015	23,2
Czechy	CD	182,5	7 266	89,2	17 220	9,3
Słowacja	ZSR	66,8	2 887	54,2	11 233	3,7
Węgry	MAV	120,0	6 914	43,2	7 721	7,7
Słowenia	SZ	15,0	702	13,7	2 616	1,2
Bułgaria	BDZ	50,0	3 472	21,1	5 538	4,3
Rumunia	CFR	117,5	11 631	71,4	16 326	11,3
Litwa	LG	8,9	611	30,7	8 918	1,9
Łotwa	LDZ	18,2	716	36,4	13 310	2,4
Estonia	EVR	7,3	261	39,8	7 788	1,8
Europa		7150,3	424 340	2031,7	611 524	

Źródło: UIC, roczniki statystyczne (dane o długości linii)

ty być odyskiwane w różny sposób. Dla przykładu jeden kraj obciąża wysoko transport towarowy, inny zaś pasażerski. Jeden kraj zwraca większą uwagę na godziny szczytu, inny nie robi różnicy. W Niemczech i Francji zastosowano dwupoziomowy system opłat. Polega on na tym, że użytkownik często korzystający z infrastruktury może korzystać z opcji opłacania stałej rocznej opłaty za użytkowanie sieci plus małej opłaty za pociągokilometry. Użytkownicy rzadziej korzystający z infrastruktury płacą tylko dużo wyższą opłatę za pociągokilometry. W rezultacie korzystający częściej płacą niższą średnią opłatę za pociągokilometr niż korzystający rzadziej. Cenniki opłat są publicznie dostępne także w internecie.

Podsumowując zagadnienie relacji przewoźnik – zarządzający infrastrukturą, przekazanie pełnej odpowiedzialności za utrzymanie i rozwój infrastruktury kolejowej na państwo jest długoterminowo korzystne dla transportu kolejowego, pod warunkiem, że państwo to nie będzie prowadzić dyskryminującej polityki w stosunku do kolei. Skupienie w jednym ośrodku decyzyjnym strategicznego zarządzania siecią dróg kołowych i kolejowych stwarza bardzo korzystne warunki do zachowania właściwej proporcji wydatków budżetowych na nie.

Rozdzielenie infrastruktury od działalności przewozowej, mimo dokonanych już regulacji prawnych i przyjęcia odpowiednich rozwiązań w części krajów UE, wzbudza jednak nadal kontrowersje. Podnoszona jest kwestia wzrostu kosztów działalności rozdzielonych dotychczas jednolitych przedsiębiorstw. Wskazuje się także, m.in. w dyskusji podczas Kongresu WCRR 2001 w Kolonii w październiku, że nowy podział kompetencji w transporcie kolejowym może być barierą do wprowadzania nowych technologii w zakresie sterowania ruchem na najbardziej zatłoczonych magistralach. Jako klęskę koncepcji wskazuje się przypadek brytyjski. Jednak w swojej wypowiedzi Komisarz KE ds. Energii i Transportu p. Loyola de Palacio odniosła się do tych zarzutów twierdząc, że „... nie narzuca się obowiązku prywatyzacji infrastruktury (jak to miało miejsce w Wlk. Brytanii - przyp. red.), bądź też całkowitej separacji infrastruktury (total separation), my tylko prosimy o separację funkcjonalną (functional separation) [4].

Regionalizacja przewozów pasażerskich

Wymagania w zakresie służby publicznej oraz zawierania kontraktów na przewozy pasażerskie w krajach UE przedstawiono w projekcie rozporządzenia Komisji Europejskiej z 2000 r. [5, 6].

Regulacja ta ma doprowadzić do korelacji między wymaganiami dla służby publicznej a koniecznością wprowadzenia konkurencji między przewoźnikami.

Rozporządzenie dotyczy krajowych i międzynarodowych publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym oraz wodnym. Określone są w nim warunki wyrównywania przez organa publiczne strat ponoszonych przez przewoźników respektujących wymagania służby publicznej oraz zasady przyznawania im wyłącznych praw do prowadzenia przewozów publicznych.

W projekcie rozporządzenia wymieniono kraje, których operatorzy muszą być traktowani tak, jak przedsiębiorcy wspólnotowi: Bułgaria, Republika Czeska, Estonia, Węgry, Łotwa, Litwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia.

Rozporządzenie ustala, że gwarantem świadczenia publicznych przewozów pasażerskich na odpowiednim poziomie są kompetentne organa administracyjne, które mogą zawierać w tym celu umowy definiujące między innymi odpowiednie kryteria według przejrzystych, minimalnych wymagań jakościowych.

Ogólne zasady zawierania kontraktów na usługi przewozowe są następujące:

- wybór operatora (z wyjątkiem określonych przypadków) następuje w trybie przetargu;
- w kontraktach określa się koszty ponoszone przez operatora, które powinny obejmować zatrudnienie personelu, zakup energii, naprawy i utrzymanie taboru itp.;
- czas trwania kontraktów nie powinien przekraczać pięciu lat, chyba że operatorzy dostarczają tabor lub inne urządzenia techniczne, które wymagają dłuższego okresu zwrotu nakładów;
- operatorzy zostają zobowiązani do dostarczania kompetentnym organom wszelkich informacji sprawozdawczych

o wielkościach przewozów, stosowanych cenach, skargach podróży itp.

Kontrakty mogą zawierać również klauzule o pokryciu dodatkowych kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury transportu szynowego. W określonych warunkach kontrakt z jednym operatorem obejmować może jednocześnie przewozy transportem szynowym oraz autobusami.

Organa administracyjne mogą zawierać kontrakty bez ogłaszania przetargu na przewozy ograniczone do jednej linii oraz nie związane z dotacjami finansowymi z tytułu służby publicznej, jeśli w trybie opublikowanego ogłoszenia dokonane zostało zaproszenie do składania ofert oraz organa dokonały porównania oferowanej jakości, a wybrany operator świadczyć będzie usługi najlepsze jakościowo. Mogą też wymagać od wybranego operatora zarejestrowania przedsiębiorstwa w danym kraju, z wyjątkiem przypadku, kiedy prawo unijne przewiduje swobodę wykonywania usług przewozowych. W takim przypadku przy wyborze przewoźnika nie mogą być dyskryminowani operatorzy nie posiadający jeszcze lokalnych licencji na wykonywanie przewozów.

Dotacja do nierentownych przewozów musi być rozdzielana bez dyskryminacji pomiędzy wszystkich operatorów. Procedury stosowane zarówno w przetargu, jak i przy porównaniu jakościowym muszą być sprawiedliwe, otwarte i nie dyskryminacyjna. Potencjalnym operatorom należy również dostarczyć posiadane dane o wielkości przewozów pasażerskich w ciągu ostatnich pięciu lat oraz o stosowanych taryfach.

Wszelkie decyzje oraz inne zobowiązania podjęte na podstawie tego rozporządzenia podlegają opublikowaniu w dziennikach urzędowych. W oficjalnych biuletynach UE publikowane będą ponadto wszelkie decyzje dotyczące kontraktów, których wartość jest równa lub większa od 400 tys. euro. Kompetentne organa są zobowiązane do przechowywania w ciągu co najmniej dziesięciu lat dokumentacji dotyczącej każdego zamówienia na służbę publiczną w ten sposób, aby możliwe było dokonanie uzasadnienia podjętych decyzji. Odpowiednie fragmenty tej dokumentacji powinny być udostępniane zainteresowanym.

Państwa członkowskie przekazywać mają każdego roku do Komisji Europejskiej dane o liczbie, szacunkowej wartości oraz długości kontraktów zawartych przez kompetentne organa w minionym roku, dokonując rozróżnienia według środków transportu: kolei, autobusów oraz żeglugi, jak również rodzaju przyznanych kontraktów. Przekazywane też są dane o stosowanych kryteriach przydziału zamówień oraz przyznanych dotacjach i ich wielkościach. Na podstawie przekazanych danych Komisja przygotowuje raport omawiający jego zastosowanie w państwach członkowskich oraz wpływ na przewozy pasażerskie, a także proponuje niezbędne usprawnienia.

Przewozy realizowane w ramach kontraktu służby publicznej, zawartego z kompetentnymi organami, traktowane są jako działalność niezależna z punktu widzenia obrachunków oraz prowadzone być muszą jako odrębna pozycja kosztowa, oddzielona od innych działalności przedsiębiorstwa.

Otrzymane subwencje nie mogą być transferowane na inne rodzaje działalności.

Rozporządzenie zobowiązuje państwa członkowskie UE do podjęcia niezbędnych działań, gwarantujących, że inne przepisy prawne, kontrakty lub porozumienia zawarte na podstawie odrębnych regulacji stracą ważność w ciągu trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Międzynarodowe przewozy pasażerskie

Liberalizacja rynku kolejowego stwarza też dużą szansę rozwoju międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. Już w latach 90. powstały międzynarodowe spółki, utworzone przez państwowe przedsiębiorstwa kolejowe, których zadaniem jest usprawnienie organizacji przewozów na liniach dużej prędkości: Eurostar – pociągi między Paryżem i Brukselą a Londynem, Thalys – Francja, Belgia, Holandia, Niemcy, Cisalpino – Włochy, Szwajcaria, Niemcy. Są to spółki typu kapitałowego, które mają własny tabor do obsługi wybranych linii, personel, system akwizycji i sprzedaży biletów. Podobne spółki zostały też utworzone do obsługi nocnych pociągów hotelowych [7].

Ta forma organizacji przewozów będzie się na pewno rozwijać, gdyż umożliwia ona usunięcie wielu barier nie tylko natury technicznej. Może być jednak ona realizowana nie tylko poprzez tworzenie spółek kapitałowych. Wybór formy organizacyjnej będzie podyktowany lokalnymi uwarunkowaniami i rodzajem przedsięwzięcia. W ostatnich latach pojawiła się także możliwość współpracy z liniami lotniczymi w zakresie obsługi przez kolej krótkich połączeń mało opłacalnych dla nich [8]. Bez wątplenia warunki ku temu zaistniały w wyniku realizacji zakrojonych na dużą skalę w Europie bezpośrednich połączeń portów lotniczych z siecią kolejową. Najbardziej spektakularnym aliansem jest zastąpienie lotów na trasie Paryż – Bruksela pociągami Thalys. Podróż w takich systemach intermodalnych odbywa się na podstawie jednego biletu.

Polskim przykładem kooperacji w międzynarodowych przewozach pasażerskich jest utworzenie, na zasadach porozumień dwóch zarządów kolejowych, usługi przewozowej o nazwie Berlin – Warszawa – Express. Trzy pary pociągów z wagonami 2. klasy polskimi oraz 1. klasy i restauracyjnymi niemieckimi, pomalowanymi na firmowy kolor nowego połączenia, są wspólnie eksploatowane przez zarządy kolejowe według taryf komercyjnych, korzystniejszych od dotychczasowych.

Globalizacja przewozów towarowych

Jednym z najważniejszych barier w rozwoju przewozów towarowych są granice państwowe. O ile wewnątrz UE granice drogowe praktycznie nie istnieją, to europejskie przedsiębiorstwa kolejowe są z reguły przewoźnikami narodowymi. Postoje na granicach skutecznie obniżają prędkość handlową pociągów towarowych. Obecnie wynosi ona w Europie średnio 16 do 18 km/h, a w USA ponad 2-krotnie więcej. Istota wspólnego rynku w ramach Unii polega na swobodnej wymianie towarowej pomiędzy poszczególnymi krajami. Historyczny rozwój kolei w ramach poszczególnych państw

spowodował utworzenie się odrębnych standardów technicznych dla linii kolejowych. O ile w ramach UIC udało się dokonać daleko idącej standaryzacji rozwiązań konstrukcyjnych wagonów towarowych, a nawet ich systemów utrzymania technicznego wraz z międzynarodową wymianą informacji o ich pracy, to znacznie gorzej przedstawia się sytuacja w zakresie pojazdów trakcyjnych. Odmienność systemów zasilania, systemów zabezpieczenia ruchu powoduje, że pełna interoperacyjność w skali międzynarodowej jest obecnie bardzo ograniczona i obejmuje tylko nieliczne regionalne przypadki.

W czerwcu 2001 r. przedstawiciele Komisji Europejskiej oraz czterech organizacji: UIC, CER, UNIFE i UITP podpisali porozumienie w sprawie programu standaryzacji kolei europejskich. Porozumienie otwiera drogę do opracowania ujednoliconych wymagań technicznych dla pociągów konwencjonalnych. Zawiera także wspólne stanowisko UE i czterech organizacji odnośnie zmian, które powinny spowodować, że koleje europejskie będą bardziej konkurencyjne i wydajne.

Zrzeszenie dla Ujednolicenia Kolei Europejskich (AEIF) ma zaktualizować istniejące wymagania techniczne dla pociągów dużej prędkości i uwzględnić ostatni rozwój techniki w zakresie systemu sterowania pociągami ERTMS/ETCS. Do kwietnia 2003 r. AEIF ma opracować projekt wymagań dla pociągów konwencjonalnych, który będzie gotowy do formalnego przyjęcia w 2004 r. Praca ta będzie sfinansowana przez UE.

AEIF przejmie także sekretariat Europejskiej Grupy Badawczej nt. Strategii Kolejowej, która opracowuje wspólną strategię rozwoju kolei europejskich do 2020 r. Ujednolicenie rozwiązań technicznych kolei jest jednym z trzech głównych tematów omawianej Strategii, obok telematyki, bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz nowych materiałów i metod produkcji.

Ogromne zamówienia, jakie są obecnie składane na nową generację lokomotywy przeznaczone dla ruchu towarowego, spełniające wiele regionalnych wymagań technicznych, pozwalają wnioskować, że przynajmniej część przewoźników przygotowuje się do odegrania nowej roli na przyszłym zliberalizowanym rynku europejskim. Zamówienia na nowe lokomotywy przekroczyły już tysiąc sztuk. Ich parametry techniczne i zasadnicze rozwiązania konstrukcyjne są do siebie zbliżone niezależnie od ich producenta i zamawiającej kolei. Można więc mówić już o rynku eurolokomotyw, przystosowanych do różnych systemów zasilania, zabezpieczenia ruchu o prędkości maksymalnej 140 km/h i mocach od 4 do 6 MW. Najwięcej tych lokomotyw zamawiają koleje francuskie i niemieckie.

Czy na wolnym rynku przewozów pasażerskich nastąpi proces koncentracji i dominacji wielkich przewoźników? W ostatnich latach takie tendencje się nasiliły. Powstała między innymi spółka kapitałowa kolei narodowych niemieckich, holenderskich i duńskich – Railion, podobne aliansy są przygotowywane przez koleje włoskie i szwajcarskie. Daleko idąca współpraca istnieje już od wielu lat pomiędzy kolejami skandynawskimi. Aliansy te jednak są nakierowane głównie na przewozy międzynarodowe, przede wszystkim w składach

całopociągowych oraz na przewozy intermodalne. Do walki o ten rynek na pewno włączą się prywatni międzynarodowi spedytorzy. Z wolnego rynku skorzystał np. szwedzki producent mebli IKEA, który utworzył własne centrum logistyczne w Niemczech z własnymi pociągami.

Rynki wewnętrzne pozostaną jednak na dłuższy jeszcze czas domeną obecnych narodowych przewoźników i lokalnych nowych firm przewozowych. Proces liberalizacji tego sektora przewozowego jest słabo zaawansowany. W większości krajów rynki te są zamknięte i dostępne tylko dla narodowych przewoźników będących własnością państwową. Większe postępy w dostępie dla innych przewoźników poczyniono głównie w Niemczech, Szwecji i Szwajcarii. Wejście na ten rynek jest związane z koniecznością budowy od podstaw systemu akwizycyjnego i infrastruktury technicznej. Nie jest to więc jeszcze obecnie dostatecznie atrakcyjny rynek, poza nielicznymi bardziej dochodowymi segmentami przewozów, do przyciągnięcia inwestorów prywatnych. Ciągłe bowiem nie jest jeszcze zachowana równowaga w warunkach konkurencji ekonomicznej z transportem drogowym.

Umożliwiając wejście nowym podmiotom na rynek, państwa UE – poza Wielką Brytanią – nie spieszą się z prywatyzacją sektorów przewozów towarowych narodowych przewoźników kolejowych, ciągle pozostają one własnością państwa. Na ten stan składa się wiele przyczyn. Kolejowe przewozy towarowe odgrywają ciągle dużą rolę w gospodarce państwa. Mogą więc być w rękach rządów narzędziem kreowania właściwej polityki transportowej w skali całego kraju. Istnieją też obawy, że zbytne skomercjalizowanie przewozów towarowych i ustalenie zysku jako głównego kryterium działalności spowoduje wycofywanie się przewoźników z mniej rentownych przewozów drobnicy oraz likwidację obsługi wielu bocznic w regionach gorzej gospodarczo rozwiniętych, przyczyniając się do ich upadku. Ważnym elementem jest to, że przynoszą zyski. Dywidenda z nich może być przekazana na subwencje do przewozów pasażerskich, odciążając budżet centralny. Z kolei dotychczasowy przykład prywatyzacji kolei brytyjskich nie jest budujący. Prywatna kolej EWS jest w zasadzie odtworzeniem dawnego monopolu państwowego – obecnie ponad 95% udziału w rynku. Aby jednak sprostać celom wyznaczonym przez rząd brytyjski – wzrost przewozów do 2010 r. o 80% – konieczne stało się dofinansowanie z budżetu centralnego niezbędnych w tym celu inwestycji EWS w wysokości 3–4 mld funtów. Ciągłe jeszcze rynki kapitałowe są zbyt słabo rozwinięte aby inwestować w długoterminowe kolejowe przedsięwzięcia o niskiej stopie zwrotu tak duże środki finansowe. Z krajów europejskich tylko mała Estonia zdecydowała się na sprzedaż swojego sektora towarowego, który na rynku europejskim praktycznie nie odgrywa żadnej roli. Przekształcenia sektorów towarowych kolei holenderskich i duńskich polegają na włączeniu ich do wspólnej regionalnej spółki z kolejami niemieckim DB CARGO. Spółka Railion funkcjonuje od 1 stycznia 2000 r. Jej założycielami były DB CARGO i holenderskie NS Groep NV. W 2001 r. zostały do nich włączone koleje duńskie. W czerwcu 2001 r. nastąpiło

formalne przekazanie majątku spółki DSB Gods, wydzielonej z kolei duńskich i zajmującej się przewozami towarowymi, do spółki Railion. Udziałowcami tej spółki są obecnie: niemiecka DB CARGO – 92%, holenderskie NS Groep NV – 6% i duńskie DSB – 2%.

Nie będzie fuzji pomiędzy kolejami francuskim i niemieckimi. Przyczyną nieprzyjęcia propozycji niemieckich przez koleje francuskie jest statut prawny Fret SNCF zajmującej się przewozami towarowymi. Są one tylko sektorem kolei SNCF. DB CARGO jest spółką prawa handlowego. Zacieśniona zostanie jednak współpraca między tymi podmiotami w zakresie ruchu granicznego.

*
* *

Jednym z podstawowych problemów kolei Europy Wschodniej, po planowanej integracji tych krajów z UE w 2004 r., będzie zderzenie się z problemem luki technologicznej, jaka obecnie dzieli je i czołowe kraje zachodnie. Ogromne inwestycje, zapoczątkowane w tych krajach w latach 90. liczone są w setkach miliardów euro. W krajach Europy Wschodniej nakłady na kolej uległy zmniejszeniu w porównaniu z latami 80. Dopóki jednak konkurencja powstała po liberalizacji rynku kolejowego będzie się koncentrować głównie w przewozach międzynarodowych, dopóty nie będzie ona aż tak groźna dla przedsiębiorstw wschodnioeuropejskich. Międzynarodowe przewozy kolejowe ciągle są znacznie mniejsze od przewozów wewnątrz krajowych. W miarę rozwoju wspólnego rynku UE ich udział będzie systematycznie rósł. Pogłębiać się będzie też konkurencja w zakresie najbardziej dochodowych segmentów przewozów tranzytowych, całopociągowych. Ich utrata przez niedoinwestowane koleje wschodnie może pogorszyć i tak złą ich sytuację finansową.

Zachodnie przedsiębiorstwa kolejowe w miarę stabilizowania się ich własnych lokalnych rynków, po osiągnięciu efektów wynikających z obecnych dużych inwestycji, włączają się do konkurencji na nowych rynkach, także przewozów pasażerskich.

Wielkim problemem kolei wschodnioeuropejskich jest ubogi rynek, na którym operują. Kilkakrotnie niższe ceny biletów na pociągi pasażerskie niż w krajach zachodnich nie pozwalają na zakupy nowego taboru, którego ceny w tych krajach są niewiele niższe niż w Europie Zachodniej. Subwencje, które mogłyby wyrównywać warunki konkurencji, są także drastycznie niskie, np. subwencje do prywatnych kolei brytyjskich w 2001 r. były około 160 razy wyższe niż w przypadku kolei polskich, przy przewozach tylko około 30% większych niż w Polsce. Najnowsza transza pomocy rządu brytyjskiego dla zadłużonej infrastruktury kolejowej wynosi 4 mld funtów (24 mld zł), którą warto porównać z 331 mln zł na inwestycje infrastrukturalne w Polsce, czy z obecnym zadłużeniem PKP w wysokości około 8 mld zł.

Koleje niemieckie DB w latach 1994-2001 wydały na inwestycje 60 mld euro (średnio 7,5 mld euro rocznie). W latach 2002–2006 planują wydać 45 mld euro, a więc średnie roczne wydatki nie ulegną zmianie. Na modernizację in-

frastruktury zostanie wydanych 28 mld euro, a na zakupy i modernizację taboru 10 mld euro. Wydatki na modernizację infrastruktury zostaną pokryte głównie przez rząd federalny, który jest za nią odpowiedzialny.

Inwestycje kolejowe są na pewno elementem napędzającym koniunkturę gospodarczą. Ponieważ transport kolejowy jest tańszy od drogowego, licząc wszystkie rzeczywiste składniki kosztów w skali całej gospodarki, szczególnego znaczenia nabiera maksymalizacja udziału w rynku przewozów kolejowych. Kraje UE już taką decyzję podjęły w trosce o międzynarodową konkurencyjność swoich gospodarek.

Jest jeszcze inny ważny aspekt gospodarczy. Według prognoz rozwoju gospodarki światowej w przyszłości tania siła robocza przestanie odgrywać już rolę w przyciąganiu inwestycji. Zaczyna bowiem już decydować bliskość bogatych rynków zbytu, dobrze wykwalifikowana siła robocza i dobrze rozwinięta infrastruktura, w tym transportowa.

Szacunki byłego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej wskazywały, że na minimalne potrzeby inwestycyjne w infrastrukturę kolejową w Polsce potrzeba 40 mld zł, co w porównaniu z innymi krajami nie wydaje się kwotą wygórowaną. Jeżeli doliczyć do tego koszt wymiany obecnego taboru na nowy, to w ciągu najbliższych 20 lat na inwestycje kolejowe powinno przeznaczyć się około 100 mld zł, czyli około 5 mld zł rocznie. Nie są to kwoty wygórowane w stosunku do wielkości budżetu rocznego kraju. Jednak o dobrych warunkach rozwoju dla kolei można będzie mówić, gdy produkt narodowy brutto w przeliczeniu na 1 mieszkańca zbliży się do średniej w krajach UE, a płace będą w takiej wysokości, aby pasażer mógł zapłacić za usługę na obecnym poziomie zachodnim. □

Literatura

- [1] *The Competitiveness of Railways in Central and Eastern Europe*. Halcrow Rail. Raport Phare Multi-Country Transport Programme. Listopad 1999.
- [2] Lasser C.-F.: *Zmniejszenie interwencjonizmu państwowego – doświadczenia i problemy w kolejnictwie europejskim*. Technika Transportu Szynowego 9/1998.
- [3] *UE zamierza wymusić oddzielenie przewozów od infrastruktury w ciągu 2 lat*. Technika Transportu Szynowego 4/2001.
- [4] *Vertical integrationists emerge from cover*. Railway Gazette International News, Dec. 2001.
- [5] Żurkowski A.: *Konkurencja w transporcie publicznym. Projekt nowego rozporządzenia Unii Europejskiej*. Technika Transportu Szynowego 12/2000.
- [6] Żurkowski A.: *Konkurencja w transporcie publicznym. Komentarz do projektu nowego rozporządzenia Unii Europejskiej*. Technika Transportu Szynowego 3/2001.
- [7] Żurkowski A.: *Dystrybucja międzynarodowej oferty kolejowej*. Technika Transportu Szynowego 7-8/1999.
- [8] Żurkowski A.: *Intermodalność w przewozach pasażerskich. Powiązania kolej – lotnictwo*. Technika Transportu Szynowego 11-12/2000.
- [9] Krettek O.: *Magiczny trójkąt logistyki kolejowej*. Materiały konferencyjne „Logistyka w transporcie szynowym”. Wrocław, wrzesień 2001.